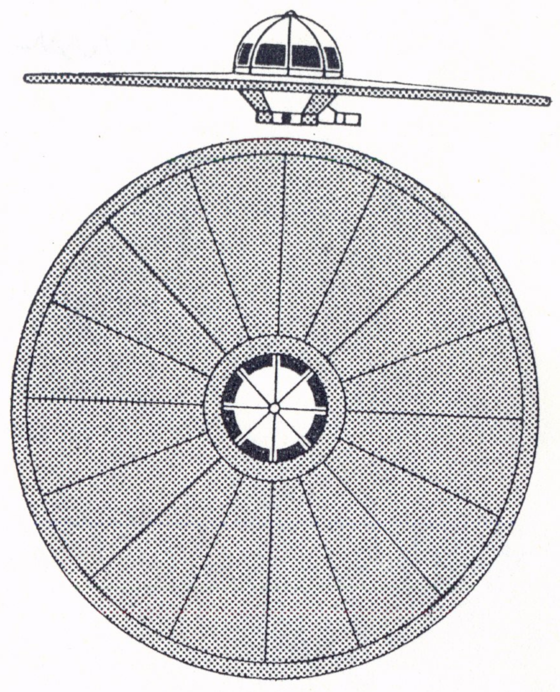


Flying Disc

km./h. (?). In 1952 "flying saucers" were definitely established over Korea and Press reports said they were seen also during the NATO manœuvres in Alsace in the autumn of 1954. It can no longer be disputed that "flying saucers" exist. But the fact that their existence is still being denied, particularly in America, because United States developments have not progressed far enough to match the Soviet Union's, gives food for thought. There also seems some hesitation to recognise that these novel "flying saucers" are far superior to conventional aircraft—including modern turbo-jet machines—that they surpass their flying performance, load capacity and manœuvrability and thereby make them obsolete.*

* According to a Washington report at the end of 1955, the United States Air Force was then shortly going to test aircraft models whose appearance would fully correspond to the conception of the "flying saucer". Secretary of the Air Force Donald Quarles has stated that these models are disc-shaped and able to take off vertically. They will do without expensive runways (see "German flying discs").

MILITÄRISCHES TASCHENLEXIKON

FACHAUSDRÜCKE DER BUNDESWEHR

3000 Sachwörter mit 87 Zeichnungen und 16 Tafeln

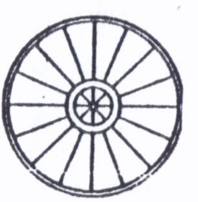


ATHENÄUM VERLAG BONN

Die Herausgeber Fregattenkapitän Assessor Karl-Heinz Fuchs und Friedrich-Wilhelm Kölper sowie der größte Teil der Mitarbeiter gehören dem Bundesministerium für Verteidigung an.

Fliegende Scheibe: Arbeitsausdruck für einen kreisförmigen Flugkörper, der aus deutschen Entwicklungen bis zum Jahre 1944 flugfähig geworden war. Ein kugelartiges Mittelstück nimmt die Besatzung auf, ein auftriebfördernder flacher Ring ist zentrisch um das Mittelstück angeordnet, der am Außenrand viele in ihrer Wirkungsrichtung verstellbare Düsen aufweist. Durchmesser des Flugkörpers 44 m. Kann unkonventionelle Flugbewegungen auf er- und Hochachse ausführen; soll 1944 bereits 2000 km/h und 12 000 m Höhe in wenigen Minuten erreicht haben. Ähnliche französische Konstruktion wurde nach dem Kriege bekannt. Die deutschen Entwicklungen gingen wahrscheinlich vorwiegend in russische und amerikanische Hände über. Abb. > Ufo.





Ufo: Zum Wort gewordene Abkürzung für „Unbekanntes Flugobjekt" oder „unidentified flying object", womit die Fliegenden Scheiben* vorwiegend angesprochen wurden.

*Página del "Taschenlexikon", del Ejército de la Alemania Federal de hoy, en la que se dibuja un **OVNI** y se revela que fue construido por los científicos del Tercer Reich de Hitler.*

M-SERRANO

282". The Flettner helicopters, too, were well suited for anti-submarine warfare. Thirty machines of this type were built.

For reconnaissance purposes, Flettner designed the "Kolibri", of which type twenty-two machines were produced. They were not put to operational use. Nineteen were destroyed, two were taken to the United States and one to the Soviet Union, where it served as a model for the design of Soviet helicopters. The Bavarian Motor Works had intended to build 1,000 Flettner helicopters but were, in the end, unable to carry out the project. The "Kolibri" was powered by a 150 PS Siemens Sh-14-A engine and had two 11·8-m. rotors with a surface of 112·8 sq. m. Its flying weight was 1,000 kg. and it carried a payload of 360 kg. Its maximum speed in horizontal flight was 150 km./h., its cruising speed 116 km./h.

The FL 285 was of similar design and dimensions but was powered by a 600 PS BMW-132 engine.

The helicopter FL 339 was still undergoing development; it was built as a reconnaissance aircraft and was intended to keep airborne for two hours.

During the war, the Viennese Baumgartl developed a helicopter intended to carry one man; it was strapped to the pilot like a parachute. It had two rotors of 4·8 m. diameter, each powered by an 8 PS engine. The machine had a total weight of 19 kg. and could be folded up like a collapsible boat.

Nagler-Rolz designed the NR 54, a one-man helicopter, equally small and light, which was also strapped to the pilot's back. Its rotors were powered by two light 8 PS Argus engines. Another midget helicopter, the NR Knapsack had one rotor only and was even a bit lighter.

Germany's successful experience with helicopters stimulated important helicopter developments, after the war, in the United States, France, Britain and recently also in the Soviet Union. Helicopters proved their worth during the difficult mountain operations in Korea. The United States hold the Flettner patent on licence. The gyroplane "FA 330" will be described in detail in the chapter on the Navy.

Flying Saucers

Flying saucers have been whirling round the world since 1947, suddenly turning up here and there, soaring in and darting off again at unprecedented speed with flames encircling the rim of the saucer's disc. They have been located by

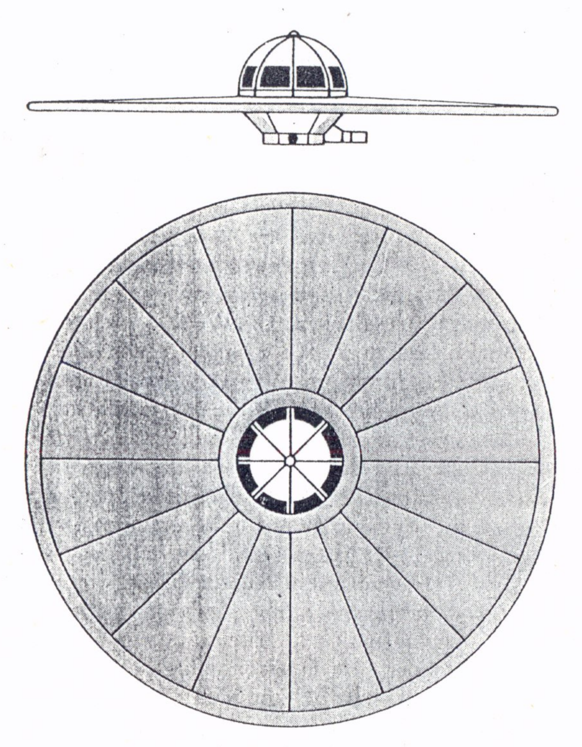
wm

radar, pursued by fighters and yet nobody has so far succeeded in establishing the existence of such a "flying saucer" or managed to ram or shoot one down. The public, even the experts, are perplexed by an ostensible mystery or a technical miracle. But slowly the truth is coming out that even during the war German research workers and scientists made the first moves in the direction of these "flying saucers". They built and tested such near-miraculous contraptions. Experts and collaborators in this work confirm that the first projects, called "flying discs", were undertaken in 1941. The designs for these "flying discs" were drawn up by the German experts Schriever, Habermohl and Miethe, and the Italian Bellonzo. Habermohl and Schriever chose a wide-surface ring which rotated round a fixed, cupola-shaped cockpit. The ring consisted of adjustable wing-discs which could be brought into appropriate position for the take-off or horizontal flight, respectively. Miethe developed a discus-shaped plate of a diameter of 42 m. in which adjustable jets were inserted. Schriever and Habermohl, who worked in Prague, took off with the first "flying disc" on February 14, 1945. Within three minutes they climbed to an altitude of 12,400 m. and reached a speed of 2,000 km./h. in horizontal flight (!). It was intended ultimately to achieve speeds of 4,000 km./h.

Extensive preliminary tests and research were necessary before construction could be started. Because of the great speed and the extraordinary heat stress, special heat-resisting materials had to be found. The development, which cost millions, was almost completed at the end of the war. The then existing models were destroyed but the plant in Breslau where Miethe worked fell into the hands of the Russians who took all the material and the experts to Siberia, where work on these "flying saucers" is being successfuly continued.

Schriever escaped from Prague in time; Habermohl, however, is probably in the Soviet Union, as nothing is known of his fate. The former designer Miethe is in the United States and, as far as is known, is building "flying saucers" for the United States and Canada at the A. V. Roe works. Years ago, the U.S. Air Force received orders not to fire at "flying saucers". This is an indication of the existence of American "flying saucers" which must not be endangered. The flying shapes so far observed are stated to have diameters of 16, 42, 45 and 75 m. respectively and to reach speeds of up to 7,000

dürfte in der Sowjet-Union sein, da von ihm jede Nachricht fehlt. Der ehemals deutsche Konstrukteur Miethe befindet sich in den USA und entwickelt, soweit bekannt geworden, bei der A. V. Roe Comp. solche »Fliegenden Untertassen« für die USA und Kanada. Die amerikanische Luftwaffe hat seit Jahren den Befehl erhalten, nicht auf die »Fliegenden Untertassen« zu schießen, was ein



Fliegende Scheibe

Zeichen dafür ist, daß es auch amerikanische »Fliegende Untertassen« gibt, die nicht gefährdet werden dürfen. Die bisher beobachteten Geräte werden in den Größen von 16, 42, 45 und 75 m im Durchmesser angegeben und sie sollen eine Geschwindigkeit bis zu 7000 km in der Stunde (?) entwickeln. Über Korea wurden bereits im Jahre 1952 »Fliegende Untertassen« einwandfrei erkannt und auch während der Nato-Manöver im Elsaß im Herbst 1954 wurden diese Geräte nach Pressenachrichten beobachtet und gemeldet. Die Tatsache, daß die »Fliegenden Untertassen« existieren, ist nicht mehr zu bestreiten. Daß dies auch heute noch geschieht, und es wird besonders in Amerika verneint, da die USA selbst noch nicht soweit in der Entwicklung fortgeschritten sind, um der Sowjet-Union ein Gleiches entgegenstellen zu können, gibt zu denken. Ferner scheint man sich zu sträuben, anzuerkennen, daß diese neuartigen »Fliegenden Untertassen« den normalen Flugzeugen – auch den turbogetriebenen neuzeitlichen Flugzeugen – bedeutend überlegen sind, sie an Flugleistung, Tragfähigkeit und Wendigkeit diese übertreffen und damit illusorisch machen.*)

Bordwaffen

Bald nach Ausbruch des Krieges mußten die Mächte die Feststellung machen, daß die damals verwendeten Bordwaffen nicht mehr ausreichten, einen feindlichen Bomber mit Sicherheit herunterzuholen. Man ging daher daran, in Deutschland eine 30-mm-Kanone zu entwickeln, die nach langwierigen und zeitraubenden Versuchen und Erprobungen schließlich zu der gut brauchbaren Bordkanone *MK 108* gebracht wurde. Die Schußfolge lag bei 600 Schuß in der Minute. Die Granaten besaßen einen Näherungszünder, der in der Nähe des Zieles automatisch auf den Magnetismus des Zieles ansprach oder aber nach dem »*Doppler-Effekt*« arbeitete, d.h. es wird die Differenz zwischen den eigenen ausgestrahlten Wellenlängen und den von der Feindmaschine zurückkommenden gemessen. Wenn diese Differenz gleich Null ist, ist auch die Entfernung zum Ziel gleich Null und das Geschoß kommt zur Explosion. Man kann diesen Vorgang auch an einer fahrenden und pfeifenden Lokomotive erkennen. Bei der herankommenden Lokomotive schwillt der Ton der Signalpfeife schnell und stark an; bei der davonfahrenden Lokomotive jedoch sinkt er rasch ab, obwohl die Wellenlänge des Tones in beiden Fällen die gleiche geblieben ist. Als jedoch auch die Panzerung der viermotorigen Bomber zunahm und die 30-mm-Kanone MK 108 nicht mehr zum Abschuß ausreichte, ging man deutscherseits zu der 50-mm-Bordkanone *MK 214* über, die einen schwächeren, abgefederten Rückstoß besaß und eine Schußfolge von 140 Schuß in der Minute erreichte. Schließlich wurde die *55-mm-Bordkanone* (Krupp) eingeführt, die vollautomatisch ausgebaut, noch in einigen Jagdflugzeugen eingebaut wurde (siehe Seite 86).

Im Kampf gegen die Sowjet-Union wurde auch die deutsche Luftwaffe in starkem Maße zur Bekämpfung von Panzern eingesetzt und zu diesem Zweck wurden einige Stukas *Ju 87* mit einer oder zwei 3,7-cm-Kanone ausgerüstet (Oberst Rudel). Die Erfolge, die mit diesen Stukas erzielt worden sind, waren bedeutend. Dabei mußten die Panzer von oben her im Sturzflug angegriffen werden, da der obere Deckpanzerschutz verhältnismäßig dünn und daher leicht zu durchschlagen war. Um jedoch auch die Panzer von der Seite her oder von hinten angreifen zu können, wurden Versuche unternommen, eine 7,5-cm-, ja sogar eine 8,8-cm-Kanone in Sonderausführung, d.h. mit verringertem Rück-

*) Nach einer Meldung aus Washington Ende 1955 wird die amerikanische Luftwaffe in Kürze Flugmodelle erproben, die in ihrem Aussehen den Vorstellungen von »Fliegenden Untertassen« völlig entsprechen werden. Der Staatssekretär für die Luftstreitkräfte, Donald QUERLES, teilte mit, daß diese Flugmodelle die Form einer Scheibe haben und senkrecht starten können. Sie werden keine kostspielige Startbahn benötigen (siehe »Deutsche Fliegende Scheiben« !).

R. LUSAR

Fliegende Untertassen

Fliegende Untertassen geistern seit dem Jahre 1947 um die Welt, tauchen plötzlich hier oder dort auf, kommen und enteilen wieder mit bisher unbekannten Geschwindigkeiten mit rotierenden Flammen an dem Rand der Scheibe, werden mit Radargeräten geortet, von Jagdflugzeugen verfolgt und dennoch gelang es bis zum heutigen Tage noch nicht, eine solche »Fliegende Untertasse« festzustellen, sie zu rammen oder abzuschießen. Die Welt, ja auch die Fachwelt, steht vor einem angeblichen Rätsel oder – vor einem technischen Wunder. Nur langsam sickert die Tatsache durch, die Wahrheit, daß deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen »Fliegenden Untertassen« getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben. Nach bestätigten Angaben von Fachleuten und Mitarbeitern wurden die ersten Projekte, »Fliegende Scheiben« genannt, im Jahre 1941 begonnen. Die Pläne für diese Geräte stammen von den deutschen Experten SCHRIEVER, HABERMOHL, MIETHE und dem Italiener BELLONZO. Habermohl und Schriever wählten einen breitflächigen Ring, der sich um eine feststehende, kuppelförmige Führerkanzel drehte und der aus verstellbaren Flügelscheiben bestand, die in eine entsprechende Stellung gestellt werden konnten, je nachdem ob sie zum Start oder zum Horizontalflug benötigt wurden. Miethe entwickelte eine diskusähnliche Scheibe von 42 m Durchmesser, in die verstellbare Düsen eingesetzt waren. Schriever und Habermohl, die in Prag gearbeitet haben, starteten am 14. Februar 1945 mit der ersten »Fliegenden Scheibe«, erreichten in drei Minuten eine Höhe von 12 400 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2000 km in der Stunde (!). Man wollte auf Geschwindigkeiten von 4000 Stundenkilometer kommen.

Umfangreiche Vorversuche und Forschungsarbeiten waren notwendig, bevor an die Fertigung herangegangen werden konnte. Wegen der hohen Geschwindigkeit und den außerordentlichen Wärmebeanspruchungen mußten besonders geeignete Materialien gefunden werden, die der Hitzeeinwirkung standhielten. Die Entwicklung, die Millionen gekostet hat, stand bei Kriegsende dicht vor ihrem Abschluß. Bei Kriegsende wurden zwar die vorhandenen Modelle zerstört. Jedoch ist das Werk in Breslau, wo Miethe gearbeitet hat, in die Hände der Sowjets gefallen, die alles Material und die Fachkräfte nach Sibirien gebracht haben, wo an diesen »Fliegenden Untertassen« erfolgreich weitergearbeitet wird. Schriever ist aus Prag noch rechtzeitig herausgekommen; Habermohl dagegen